VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 156)**
- **Komisji Spraw Zagranicznych (nr 84)**

z dnia 13 czerwca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 156)

Komisji Spraw Zagranicznych (nr 84)

13 czerwca 2013 r.

Komisje: Infrastruktury i Spraw Zagranicznych, obradujące pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, zrealizowały następujący porządek obrad:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o ratyfikacji Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzecząpospolitą Polską i Republiką Litewską, podpisanej w Wilnie dnia 17 lipca 2012 r. (druk nr 1252).

W posiedzeniu udział wzięli: **Maciej Jankowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Beata Oczkowicz** podsekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wraz ze współpracownikami, **Janusz Łącki** naczelnik w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, **PiotrOłowski** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Maciej Rodak** zastępca prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, płk dypl. pil. **Cezary Wasser** szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, **Janusz Janiszewski** przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Łukasz Andrzejczyk, Piotr Babiński, Artur Kucharski, Jolanta Misiak, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych, **Przemysław Sadłoń, Piotr Świat** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, witam wszystkich bardzo serdecznie w imieniu przewodniczącego Komisji Spraw Zagranicznych i swoim własnym. Witam pana ministra Macieja Jankowskiego, witam wszystkich naszych gości, panie i panów posłów, przedstawicieli mediów również. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie ma uwag, dziękuję bardzo.

Pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o ratyfikacji Umowy o ustanowieniu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej pomiędzy Rzecząpospolitą Polską i Republiką Litewską, podpisanej w Wilnie dnia 17 lipca 2012 r., druk nr 1252. Proszę bardzo, panie ministrze, o uzasadnienie projektu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Maciej Jankowski:

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panowie przewodniczący, Wysokie Komisje. Może pozwolę sobie zacząć od przedstawienia pewnego tła historycznego, ale to będzie krótkie przedstawienie tła, które towarzyszy umowie o ratyfikacji, o której będziemy dyskutować. Warto tutaj cofnąć się do początku wieku, do lat 2000 – 2001, kiedy to pod auspicjami Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego państwa zaczęły grupować się wokół wspólnych celów służących zapewnieniu bezpiecznej i efektywnej żeglugi powietrznej nad ich obszarami. W przypadku Polski taki list ze strony Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego otrzymaliśmy w 2001 r. Ten list został skierowany również do państw bałtyckich. Można powiedzieć, że to był ten moment, kiedy poprzedniczka Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej czyli Agencja Ruchu Lotniczego zaczęła rozmawiać z Litwą, Łotwą i Estonią na temat zacieśnienia współpracy.

W 2004 r. Komisja Europejska i Parlament Europejski wydały pierwszy pakiet legislacyjny, opublikowały projekt pierwszego pakietu legislacyjnego, tzw. Single European Sky I czyli Jednolite Europejskie Niebo, określający warunki, na jakich ma się odbywać integracja służb żeglugi powietrznej w Europie. Wtedy to na forum unijnym pojawił się wymóg wprowadzania pewnych, określonych, zestandaryzowanych przepisów i procedur oraz zobowiązanie do tworzenia tzw. funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej (FAB – Functional Airspace Block). A przypominam, że umowa, która jest przedmiotem dzisiejszej debaty, tzn. projekt ustawy, służy ratyfikacji umowy dotyczącej właśnie Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej.

Państwa same miały grupować się i zgodnie z oceną własnych potrzeb oraz ewentualnych korzyści tworzyć takie funkcjonalne bloki. Wskazywano na możliwość zwiększenia przepustowości przestrzeni powietrznej, zmniejszenia kosztów jednostkowych świadczenia usług, zmniejszenia negatywnego wpływu lotnictwa na środowisko naturalne, jako na cele podejmowanych działań.

W 2009 r. pojawił się tzw. drugi pakiet legislacyjny, czyli Single European Sky II, który dalej precyzował ustalenia pakietu pierwszego. Wtedy też pojawiła się data graniczna ustanowienia funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Ta data to 4 grudnia 2012 r. Tam oczywiście pojawiło się również szereg warunków dodatkowych, które trzeba spełnić, aby te FAB-y były uznane za w pełni operacyjne.

Po tym pierwszym okresie współpracy między państwami bałtyckimi a Polską, o czym wspominałem wcześniej, w 2005 r. podpisano odpowiednie *memorandum of understanding* czyli taki list intencyjny na poziomie władz lotniczych Polski i Litwy oraz kontynuowano rozmowy w stosunku do Łotwy i Estonii, ale te dwa kraje ostatecznie zdecydowały się na wybór opcji alternatywnej, skandynawskiej i praktycznie zawiesiły współpracę na tym polu z Polską i Litwą.

W 2008 r. powołano Międzyresortowy Zespół ds. Funkcjonalnych Bloków Przestrzeni Powietrznej. W skład tego zespołu wchodzili przedstawiciele Ministra Obrony Narodowej, Ministra Spraw Zagranicznych, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz, oczywiście, Ministra Infrastruktury. Z ramienia naszego ministerstwa, bo ono wtedy taką nazwę nosiło, za ten materiał odpowiedzialny był znany państwu sekretarz stanu, pan wiceminister Tadeusz Jarmuziewicz. W 2010 r. podjęto bezpośrednie rozmowy ze stroną litewską, już negocjując treść umowy. Obok tych negocjacji czy rozmów pomiędzy ministerstwami reprezentującymi rządy obu krajów, toczyły się też rozmowy pomiędzy odpowiednimi organami niższego szczebla zajmującymi się tą materią, czyli Urzędem Lotnictwa Cywilnego i jego odpowiednikiem na Litwie oraz Polską Agencją Żeglugi Powietrznej i jej odpowiednikiem na Litwie. Ostatecznie umowa o ustanowieniu Bałtyckiego FAB została podpisana w Wilnie 17 lipca 2012 r. Ta umowa tworzy ramy i zasady współpracy w ramach inicjatywy FAB, zresztą będziemy za moment przedstawiać bardziej szczegółowo treść tej umowy. Warto byłoby tu podkreślić, że w trakcie prowadzenia negocjacji a także w treści umowy odwoływano się do wcześniej podpisywanych umów FAB, ponieważ ten nasz blok był jednym z później negocjowanych oraz do pewnego, modelowego wzoru umowy opracowanego przez Europejską Organizację Żeglugi Powietrznej. Chodziło o to, żeby (oczywiście, różniące się w szczegółach) umowy tworzące poszczególne bloki miały pewien wspólny standard. Na koniec tego wstępu chcę powiedzieć, że umowa dopuszcza też możliwość dołączania innych krajów do naszego FAB, w tym także krajów nienależących do Unii Europejskiej. Oczywiście, tam muszą być spełnione określone warunki. Myślę, że warto teraz przedstawić główne postanowienia tej umowy. Oczywiście, nie będziemy omawiać poszczególnych artykułów, ale myślę, że podstawowe informacje o treści byłyby zasadne. Oczywiście, jeżeli pan przewodniczący podziela ten pogląd.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

To może poprosiłbym pana dyrektora o przedstawienie treści poszczególnych rozdziałów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Lotnictwa MTBiGM Krzysztof Kapis:

Dziękuję, panie ministrze. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie. Będę miał przyjemność pokrótce omówić zawartość projektu Umowy o ustanowieniu Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej zawartej między Polską i Litwą. Umowa – tak, jak pan minister wspomniał – wpisuje się w cały rozległy scenariusz dużego projektu pod nazwą Wspólne Europejskie Niebo, który ustanawia również ogólno unijne cele do osiągnięcia, cele bardzo konkretne, bardzo wymierne, w postaci zapewnienia bezpieczeństwa, przepustowości, ochrony środowiska i efektywności finansowej. Na tym tle i na podstawie również pewnych wzorów modelowych, którymi dysponowaliśmy przez cały ten czas, przygotowaliśmy projekt, który jest odpowiedzią na cele ogólnounijne, a jednocześnie uwzględnia pewne, specyficzne uwarunkowania, związane akurat z tym regionem Europy i z dwoma podmiotami, które zdecydowały się zawrzeć porozumienie.

W pierwszej części odwołujemy się do podstawy, do przepisów unijnych, do rozporządzeń i wytycznych, które w tamtym czasie obowiązywały. Lot bardzo precyzyjnie jest określony w zakresie geograficznym, dotyczy dwóch FIR-ów (FIR – Flight Information Region), czyli obszarów powietrznych, nad którymi kontrolę sprawują oba państwa. Ustala się również bardzo szczegółowe zasady dotyczące przedmiotu porozumienia.

W rozdziale drugim określa się przestrzeń powietrzną.

Rozdział trzeci zawiera postanowienia dotyczące zapewnienia żeglugi powietrznej. Rozdział zawiera specyfikację wszystkich służb żeglugi powietrznej, które są objęte przepisami niniejszej umowy oraz określenie kompetentnych władz w zakresie żeglugi. W kolejnych artykułach tego rozdziału zawarte są opisy szczebli oraz współpracy poszczególnych służb, jak również rozstrzygnięcia dotyczące zadań kompetentnych władz w odniesieniu do pracy wspomnianych służb. Ponadto zwrócono szczególną uwagę na sformalizowanie relacji pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz rozwój relacji tych instytucji z państwami trzecimi. Każda z umawiających się stron będzie miała prawo do wyznaczenia jednej lub więcej instytucji zarządzającej ruchem lotniczym w odnośnej przestrzenie powietrznej, zgodnie z przepisami prawa krajowego a także uchylenia lub zmiany takiego wyznaczenia. Wyznaczenie dokonywane zgodnie z powyższymi warunkami będzie notyfikowane drugiej umawiającej się stronie. Wspólne wyznaczenie oparte na powyższych zasadach trwa do momentu jego wygaśnięcia, uchylenia lub zmiany przez umawiającą się stronę, która dokonała tego wyznaczenia.

Rozdział czwarty, dość rozbudowany, poświęcony jest współpracy cywilno-wojskowej oraz wojskowo-wojskowej. Rozdział zawiera ogólne zasady dotyczące współpracy i wzajemnych relacji pomiędzy stroną cywilną i stroną wojskową umawiających się państw, w szczególności określa relacje między władzami wojskowymi państw, ich zobowiązania oraz potwierdzenie zachowania suwerenności i niezależności. Ponadto rozdział ten reguluje współpracę przy realizacji wspólnych zadań cywilnych przestrzeni powietrznej Bałtyckiego FAB. Należy podkreślić, że obszerne uregulowanie wymiaru współpracy cywilno-wojskowej i wojskowo-wojskowej jest zgodne z oczekiwaniami Komisji Europejskiej. Konieczność jak najszerszego zaangażowania strony wojskowej w tworzenie FAB była wielokrotnie podkreślana ma forum Komitetu Jednolitej Przestrzeni Powietrznej oraz w zaleceniach przygotowanych przez Komisję Europejską czyli takich wskazówkach realizacyjnych FAB.

Rozdział piąty określa zasady kształtowania opłat czyli regulacje dotyczące systemu opłat nawigacyjnych w Bałtyckim FAB, określenie zasad współpracy stron w zakresie ustalania stref pobierania opłat i koordynacji, konsultacji w tym zakresie. Strony umowy będą dążyły do zastosowania wspólnej stawki dla trasowych opłat nawigacyjnych, ponadto rozwijana będzie współpraca w zakresie konsultacji, wymiany informacji oraz zawarte zostaną odpowiednie porozumienia służące zapewnieniu spójności i jednolitego podejścia przy stosowaniu przepisów dotyczących opłat.

Rozdział szósty tratuje o nadzorze czyli o zasadach współpracy pomiędzy instytucjami zapewniającymi nadzór nad bezpieczeństwem lotniczym w obu krajach. Tutaj, w formie uzupełnienia, takie porozumienie jest przygotowywane, w zasadzie parafowane, między instytucjami nadzoru lotniczego Polski i Litwy. Wejdzie ono w życie z chwilą ratyfikowania umowy, która jest przedmiotem dzisiejszej debaty.

Rozdział siódmy mówi o tzw. skuteczności działania, czyli – w jaki sposób strony będą dążyły do realizacji celów ogólno unijnych w wymiarze operacyjnym, w wymiarze przepustowości przestrzeni powietrznej, jak również w wymiarze finansowym. Chciałbym przypomnieć, że jeżeli chodzi o przepustowość przestrzeni powietrznej cele ogólnounijne na następną dekadę określane są jako podwojenie zdolności przepustowej przestrzeni powietrznej nad Europą w stosunku do stanu obecnego. W związku z tym, każdy z krajów we własnym zakresie, ale również z wykorzystaniem możliwości leżących w możliwościach grupy czyli FAB-u, takie cele będzie realizował proporcjonalnie w stosunku do swoich możliwości i oceny ruchu lotniczego w danym obszarze. Bardzo ważnym czynnikiem jest również zapewnienie zdolności do osiągnięcia celu w wymiarze finansowym. Chciałbym przypomnieć, że cele finansowe ogólno unijne określają konieczność redukcji kosztów, unijnego – podkreślam – kosztu jednostkowego o 50% w stosunku do stanu obecnego.

Rozdział ósmy mówi o sprawowaniu zarządu. W przypadku Bałtyckiego FAB nie mamy formy jakby osobnej, zinstytucjonalizowanej w zakresie podmiotowości prawnej. Sprawowanie zarządu odbywa się poprzez ustanowioną Radę Bałtyckiego FAB. Oczywiście, są przepisy, które precyzyjnie regulują zarówno skład Rady jak i jej kompetencje. W skład Rady wchodzą przedstawiciele Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministra Obrony Narodowej, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Są to wszystko osoby z bardzo wysokiego szczebla zarządzania w danych instytucjach. Jednostką podporządkowaną, bardziej na bieżąco realizującą wyznaczone przez Radę zadania jest zarząd. Tu odpowiednio wszystkie te instytucje, które poprzednio wymieniłem, są reprezentowane. Rozdział ten określa również zadania i kompetencje zarządu.

Rozdział dziewiąty dotyczy odpowiedzialności odszkodowawczej. Reguluje zasady odpowiedzialności odszkodowawczej w przypadku wystąpienia szkody wynikającej z winy instytucji faktycznie zapewniającej służby ruchu lotniczego na danym terytorium. Z uwagi na fakt, że przestrzeń powietrzna danego kraju rozciąga się nad jego terytorium lądowym, morskim, wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym, a we własnej przestrzeni państwo jest suwerenne, umawiające się strony są odpowiedzialne za ewentualne szkody powstałe w wyniku wydarzeń, które zaszły w ich przestrzeni. Ten ogólny zapis odnoszący się do kwestii odpowiedzialności nad własnym terytorium jest również zgodny z zasadami określonymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział dziesiąty dotyczy możliwości zaistnienia wypadków i poważnych incydentów. Określa stronę, która jest odpowiedzialna za prowadzenie badania tego typu zdarzeń. Tutaj również w stosunku do tego, co mamy dzisiaj, nie zachodzi żadna zasadnicza zmiana. Jeżeli wypadek zaistnieje na terytorium danego kraju, to odpowiednie władze danego kraju prowadzą stosowne postępowanie.

W rozdziale jedenastym mamy postanowienia instytucjonalne czyli zawarto przepisy ogólne, dotyczące rozstrzygania sporów, zasady przystąpienia i odstąpienia od umowy, tryb dokonywania zmian, możliwości rozwiązania i zawieszenia umowy i – co jest bardzo ważne – konieczności rejestracji umowy w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego a także zasady wejścia jej w życie. Chciałbym jednocześnie podkreślić to, co pan minister był uprzejmy powiedzieć w swoim słowie wstępnym, że tutaj mamy też sprecyzowane przepisy na temat możliwości podejmowania współpracy w różnych formach, zarówno przyjmowania w poczet Bałtyckiego FAB nowych członków, jak również warunki określające możliwość zawierania porozumień między FAB-ami, jak również między Bałtyckim FAB a krajem trzecim, który spełnia określone warunki a niekoniecznie chce być pełnoprawnym członkiem Bałtyckiego FAB. We wszystkich przypadkach zasady podstawowe, o których wcześniej mówiłem, będą wiążące również przy zawieraniu tego typu porozumień.

To pokrótce, panie i panowie posłowie, panie przewodniczący, streszczenie umowy. W przypadku pytań bardziej szczegółowych jesteśmy do państwa dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Na tym kończymy uzasadnienie projektu, czy tak?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Myślę, że jedyne, co mógłbym tu dodać, to ewentualne uprzedzenie pytań dotyczących potencjalnego zagrożenia, ale nie wiem, czy…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jest to pierwsze czytanie, jest określona procedura, jest możliwość zadawania pytań. Tego nie unikniemy, więc nie ma co uprzedzać wypowiedzi.

Proszę bardzo, uzasadnienie przedstawiliśmy, panie i panowie posłowie, kto chce zabrać głos? Kto chce wypowiedzieć się w dyskusji lub zadać pytanie? Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni goście. Myślę, że…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Przepraszam, panie pośle, jeszcze jedno zdanie tylko, bo tego nie powiedziałem. Ten projekt był opiniowany przez Komisję Obrony Narodowej. Opinia tej Komisji jest pozytywna. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie i panowie posłowie, biorąc udział w pierwszym czytaniu, które dotyczy ratyfikacji umowy polsko-litewskiej dotykamy – myślę – w sposób bezpośredni takich aspektów, które odpowiadają, bądź też nie odpowiadają na pytanie, czym ma być państwo, czym to państwo ma nie być. Przypomnę, iż Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna, na którą tutaj pan minister Jankowski powołuje się, odwołując się do dyrektyw z 2004 r. i lat następnych, ma realizować kilka celów, m. in. takie, że – po pierwsze – tego rodzaju funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej powinny być wdrożone według prawa wspólnotowego do 4 grudnia 2012 r., powinny te bloki umożliwiać maksymalne wykorzystanie przestrzeni powietrznej z uwzględnieniem potoków ruchu lotniczego, powinny zapewniać zgodność pomiędzy konfiguracjami przestrzeni powietrznej, m. in. optymalizując rejony informacji powietrznej.

To wprowadzenie jest cytatem z uzasadnienia projektu rządowego. Czytając szczegółowo podpisaną umowę polsko-litewską a także, w następnej części, odwołując się do tych dokumentów, które państwo później, po podpisaniu umowy certyfikowali na poziomie Komisji Europejskiej należy stwierdzić, że powstaje tak wiele problemów i myślę, że tak wiele zagrożeń, że w mojej ocenie nie możemy dzisiaj wyłącznie skupić się na przeprowadzeniu pierwszego czytania, nie uwzględniając innych kwestii.

Skupię się na pewnych zagadnieniach. Rozpocznę od tego, że o pewnych kwestiach w sposób bardzo merytoryczny dowiedziałem się z korespondencji środowiska kontrolerów ruchu lotniczego, która była kierowana do pana premiera Tuska. Lektura tych wystąpień jest szokująca, w mojej ocenie i nie tylko w mojej. Zacytuję wystąpienie ze stycznia br. w imieniu organizacji związkowych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej: „Forma współpracy ustalona dla Bałtyckiego FAB rażąco narusza interesy naszego kraju i przy okazji nie koresponduje z żadnym z celów określonych przez Unię Europejską w kontekście przywołania bloków". W kolejnym wystąpieniu, z maja br., środowisko zawodowe, które przecież funkcjonuje w tych przepisach i procedurach na co dzień stwierdza, iż: „Prace w ramach Bałtyckiego FAB zmierzają do oddania Litwinom około jednej piątej polskiej przestrzeni powietrznej', „Absurd tworzenia Bałtyckiego FAB, którego podstawą jest delegacja polskiej przestrzeni powietrznej Litwinom, czyli kontrola polskiej przestrzeni powietrznej będzie sprawowana przez służby litewskie z Wilna", „Niespełnienie przez rozwiązanie polsko –litewskie podstawowych operacyjnych i eko-

nomicznych założeń, określonych dla koncepcji Funkcjonalnych Bloków Przestrzeni Powietrznej”.

Tutaj można po prostu odwołać się do mapy naszego kraju i pokazać ten kawałek sektora polskiej przestrzeni powietrznej, który jest przewidziany do delegacji dla litewskiego odpowiednika Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej czyli do nawigacji. Żeby nie wspomnieć, że również w tej północno-wschodniej części Polski wchodzi ona w kolizję z dwoma sektorami wojskowymi. Mam tu akurat mapę europejską, która opisuje te sektory wojskowe. Było posiedzenie Komisji Obrony Narodowej i nikt z MON w tej sprawie nie wypowiedział się do chwili obecnej. Merytorycznie zadam takie pytanie pod adresem Ministra Obrony Narodowej.

Pierwsze podstawowe pytanie do przedstawiciela rządu, który ma uzasadniać ten narastający w temperaturze gorący kartofel w kontaktach bilateralnych – i myślę, że jako dokument, który powinien być procedowany – myślę, że powinno brzmieć w taki sposób: w jaki sposób w ocenie rządu ten Funkcjonalny Blok Przestrzeni Powietrznej ma wspierać obsługę potoków ruchu lotniczego w sytuacji, kiedy z Litwą łączy nas sześćdziesięcioczterokilometrowa granica powietrzna? A pierwszym celem opisanym w dokumentach europejskich jest umożliwianie maksymalnego wykorzystania przestrzeni powietrznej dla potoków ruchu lotniczego. Niech pan minister lub sztab wskażą na granicy polsko-litewskiej, ile tych potoków ruchu lotniczego jest aktualnie? Czy mamy inną sytuację niż taką, iż ta droga lotnicza między Polską a Litwą jest tylko jedna, może są ewentualnie dwie? Tak orientacyjnie mogę powiedzieć, że odległość między korytarzami strefy powietrznej dla ruchu lotniczego musi być minimalnie dwadzieścia kilometrów.

Państwo (przynajmniej na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej) w ogóle nie odwoływali się do tego, co nastąpiło po podpisaniu tej umowy czyli do certyfikacji wspólnie z partnerami litewskimi, bo przecież tutaj my nie występujemy argumentując, by atakować Litwę, bo to są nasi partnerzy w Unii Europejskiej i sojusznicy w NATO, ale chcemy się dowiedzieć, jakie realne korzyści z tego tytułu ma strona cywilna w Polsce lub strona wojskowa? Państwo w uzasadnieniu odwołują się nawet do tego, że wymiana handlowa między Polską a Litwą wzrośnie po przyjęciu tej umowy. Powiedziałbym, to jest taki kosmiczny absurd, który nijak ma się do tego, czym powinna być wymiana handlowa, wymiana gospodarcza. Państwo postulowali tutaj realizację tego celu poprzez certyfikację tego FAB na poziomie Komisji Europejskiej. Tutaj są wydrukowane oryginalne, w języku angielskim, dokumenty z grudnia ub. r. Jest koncepcja operacyjna gdzieś z połowy ubiegłego roku, w której – na jednej ze stron – jest zawarta mapa, którą tutaj przywoływałem, gdzie w części wyraźnie widać oddanie zarządzania sektorem przestrzeni powietrznej nad Polską odpowiednikowi Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Pytam przedstawicieli ministerstwa, jak to ma się do państwa wypowiedzi na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej? Mówiliście, że takiego faktu po prostu nie ma. Kiedy czyta się dokumenty, które są powszechnie dostępne, to przeczą one zapewnieniom pańskim i pana ministra transportu Sławomira Nowaka. Pytanie jest takie: czy w efekcie umowy międzyrządowej (właśnie tej, o której dzisiaj debatujemy) o utworzeniu Bałtyckiego FAB, która daje przecież podstawę do oddania tej części przestrzeni powietrznej w zarządzanie stronie litewskiej, dojdzie po prostu do przekazania tej przestrzeni odpowiednikowi Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej? Jest też, powiedziałbym, bardzo praktyczne pytanie, bo przy okazji pierwszego czytania nigdzie nie znalazłem odwołania się w uzasadnieniu tego projektu rządowego do analizy korzyści czyli do takiego dokumentu, który by to pokazywał, czy polski rząd dysponuje analizą kosztów i korzyści w oparciu o projekty techniczne oraz o biznesplany dla tego Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej? Wtedy dopiero można mówić o jakichkolwiek konkretach.

Kolejne pytanie (wybieram tylko niektóre, bo mógłbym cytować ich kilkadziesiąt, panie ministrze): czy dzisiaj, aktualnie, polskie prawo określa relacje kompetencyjne między organami zarządzającymi tym Bałtyckim Blokiem Przestrzeni Powietrznej a polskimi strukturami administracji państwowej, które wykonują funkcje administracji lotniczej i nadzoru lotniczego? Jakie akty prawne zawierają uregulowania w tym względzie, które korespondowałyby z tym dokumentem, który jest dzisiaj przedmiotem posiedzenia wspólnego Komisji Spraw Zagranicznych oraz Komisji Infrastruktury?

Żeby nie pominąć tutaj aspektu współpracy z Ministrem Obrony Narodowej, bo to jest temat nieopisany do chwili obecnej i, jako posłowie, nie mamy wiedzy, w jaki sposób MON współpracował w przygotowaniu tej umowy polsko-litewskiej, chciałbym przedstawiciela Ministra Obrony Narodowej zapytać o trzy kwestie. Po pierwsze, czy nastąpiła lub nastąpi korekta (tych, bądź innych) aktów prawnych tak, aby MON mógł mieć podstawę prawną do zapewnienia współpracy z organami zarządzającymi ruchem lotniczym w ramach tego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej, analogicznie, jak to ma miejsce stosunku do polskich organów zarządzania ruchem lotniczym? Ta podstawa prawna na dzisiaj nie istnieje. Miałem wrażenie, że MON z dyskusji na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej, która opiniowała ten projekt, w ogóle dowiedział się, że jest tego rodzaju pewien drobny problem. Tak samo, następne pytanie: jak w relacji do tego dokumentu, który jest dzisiaj omawiany, w jaki sposób, na jakiej podstawie, będą prowadzone operacje powietrzne w ramach ochrony naszej granicy w sytuacji, gdy zamiast państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, jakim jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ta część naszej przestrzeni powietrznej będzie zarządzana przez stronę litewską?

I taki kwiatek z ostatnich miesięcy. W ubiegłym roku, 26 wrześnie 2012 r., weszło w życie rozporządzenie wykonawcze Unii Europejskiej ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do lotniczych i operacyjnych służb i procedur żeglugi powietrznej czyli, mówiąc wprost, chodzi tutaj o tak zwane wspólnotowe prawo lotnicze. Czy szanowni panowie generałowie mają świadomość, że strona litewska już wprowadziła ten dokument, bez okresu przejściowego a ministerstwo transportu wystąpiło o prolongatę dwuletnią? Na terenie jednego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej, polsko-litewskiego, który obejmowałby północno-wschodni sektor Polski, będą obowiązywać dwa rodzaje przepisów dotyczących ruchu lotniczego, z uwagi na to, że minister transportu wystąpił w międzyczasie o prolongatę do 4 grudnia 2014 r. a w międzyczasie państwo podpisali tę umowę w lipcu 2012 r.

Tych zagadnień, które mogłyby być poruszone jest tak wiele, że staram się ograniczać tylko do samych pytań, czy wychwytywać różnego rodzaju istotniejsze elementy. Byłbym zainteresowany, aby pan minister transportu, który koordynował te prace, rozwinął takie zdanie w uzasadnieniu, ze strony 8, cytuję: „Zauważyć należy, że Bałtycki FAB składający się z Polski i Litwy nie jest docelowym modelem inicjatywy. Należy spodziewać się, że po 2012 r. planowane jest prowadzenie prac nad połączeniem Bałtyckiego FAB z jedną z inicjatyw sąsiadujących lub zacieśnienie współpracy z Federacją Rosyjską, Białorusią i Ukrainą w powyższym zakresie.” Pytanie jest takie, żeby państwo tutaj rozwinęli również ten element przepustowości i korzyści, jakie Polska zyskiwałaby na tych rozwiązaniach. Tym bardziej, że dotyczy to przecież obszaru Polski, który sąsiaduje z jednej strony z militarnym okręgiem kaliningradzkim a po stronie wschodniej – z Białorusią.

Oprócz stanowiska przedstawicieli rządu i ekspertów, jeśli tu byłyby takie głosy, interesowałoby mnie przede wszystkim jakieś krótkie wystąpienie (jeśli są na sali) przedstawiciela grupy kontrolerów ruchu lotniczego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Ze swojej strony też bym prosił bardzo pana przewodniczącego o oddanie im głosu.

Na chwilę obecną muszę (przy tym stanie rzeczy, jaki jest, mówię odpowiedzialnie) zgłosić formalny wniosek o odrzucenie tego szkodliwego dla interesu naszego kraju, w tym kształcie oczywiście, porozumienia, umowy między Polską a Litwą i zgłaszam taki wniosek w imieniu Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość.

Państwo powinni w sposób racjonalny, zgodny z interesem naszego kraju, jakoś z tej umowy – bez cudzysłowu – wyplątać się. Jeśli będzie wola ze strony rządu, parlament może w tej sprawie państwu pomóc. Do błędów trzeba po prostu umieć się przyznać. Tym bardziej, iż w tym zakresie w lutym bieżącego roku Komisja Europejska, mając już na względzie te uzgodnienia, które zostały dokonane w ubiegłym roku (przywoływałem te dokumenty w języku angielskim, mógłbym zacytować te miejsca, w których państwo deklarujecie wprost, że delegacja dla litewskiej nawigacji następuje) wystąpiła do ministerstwa transportu, do rządu, z kilkoma pytaniami. Ja zacytuję dwa. Prosiłbym tu o wypowiedź pana ministra. Cytuję fragment wystąpienia Komisji Europejskiej: „W celu spełnienia przepisu 9a ust. 1 i 7 rozporządzenia 550/2004 Komisja zwraca się

do Polski z zapytaniem, w jaki sposób i w jakim stopniu Polska utworzyła Funkcjonalny Blok Przestrzenie Powietrznej w obrębie Bałtyckiego FAB do dnia 4 grudnia, jako że Komisja nie otrzymała w związku z tym żadnego zawiadomienia". To jest pierwsze pytanie. I drugie: „Komisja wzywa Polskę do wykazania, w celu pełnego wykonania przepisu art. 2 ust. 25 rozporządzenia 549/2004 oraz w celu wdrożenia przepisów art. 9 ust. 1 rozporządzenia 550/2004, w jaki sposób Bałtycki FAB został utworzony w oparciu o wymogi operacyjne, niezależnie od granic państwowych, jako że krajowe rejony informacji powietrznej pozostają w formie niezmienionej od utworzenia Bałtyckiego FAB a granice FAB w pełni odpowiadają granicom państwowym". Z jednej strony mamy umowę. Państwo podczas posiedzenie Komisji Obrony Narodowej zaprzeczali, że tego rodzaju deklaracje dotyczące oddania 20% przestrzeni powietrznej nad Polską miały miejsce, a ja tutaj tylko powołuję się na dokumenty, które dotyczą koncepcji operacyjnej tego Bałtyckiego FAB oraz na finalne uzgodnienia z grudnia ubiegłego roku, które są – co podkreślam, panie ministrze – wspólnym wnioskiem polsko-litewskim do Komisji Europejskiej. Gdyby pan łaskawie i uprzejmie odniósł się do poruszonych tutaj przez moją skromną osobę kwestii, niezależnie od tego wniosku formalnego, który sobie pozwoliłem złożyć.

Nie rozwijam – w sposób, można powiedzieć, świadomy i odpowiedzialny – tego wątku, tej relacji MON – Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej i ewentualne państwa „skoki", które dotyczyłyby współpracy na linii władza cywilna – wojsko, bo to dzisiaj jest obszar dla mnie nieznany, nie dotarłem do jakichkolwiek dokumentów świadczących o aktywnej współpracy Ministerstwa Obrony Narodowej przy tej umowie, która jest dzisiaj przedmiotem pierwszego czytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Do zabrania głosu zgłosili się posłowie: pan poseł Litwiński, pan poseł Bodio, pani poseł Fotyga. Czy są jeszcze inne zgłoszenia?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja złożyłem formalny wniosek. Myślę też, że powinna nas zainteresować jakaś krótka, zwięzła informacja o stanowisku środowiska kontrolerów ruchu lotniczego, jeśli są obecni, bo wiem, że zaproszenie zostało do nich skierowane.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy ktoś jeszcze z państwa posłów chciałby zabrać głos? Pani poseł Paluch, tak? Proszę bardzo, pan poseł Litwiński, jako pierwszy, proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję. Wśród moich pytań pierwsze jest takie (przepraszam, nie zauważyłem tego w wystąpieniu pana ministra): czy rozważano alternatywne partnerstwo z innymi państwami przy tworzeniu tego typu bloku? Czy badano, co było po stronie wybranych dzisiaj partnerów, czy oni mieli inne propozycje, ze strony np. państw skandynawskich? Drugie pytanie jest następujące, czy i jakie (konkretnie, nominalnie) grożą nam sankcje, zwłaszcza finansowe, z tytułu przedłużenia terminu wdrażania w życie tych uzgodnień, na poziomie europejskim?

Pan poseł Polaczek, mój przedmówca, zadał szereg pytań. To tylko wycinek. Zasadne będzie zapewne przejście do szczegółowej pracy nad projektem, o co wnioskuję.

Rozumiem, że ta sprawa wzbudza nieco kontrowersji. Jesteśmy świadkami od kilku lat, w ostatnich tygodniach również, chyba nieprzemyślanych, w każdym razie niespecjalnie przyjaznych, delikatnie mówiąc, zachowań wobec Polski, nie Litwinów, tylko przedstawicieli ich władz. Jednak daleki jestem od tego, żeby od razu wprowadzać taką prostą symetrię w zachowaniach. Ale mamy też polskie doświadczenia. Partycypujemy w kosztach utrzymania bezpieczeństwa przestrzeni powietrznej nad Litwą również i na tym tle także dochodziło do zupełnie niepotrzebnych scysji ze stroną litewską. Z moich informacji wynika, że strona litewska nie zawsze zachowywała się *fair* wobec Polski, w związku z tym pytanie jest takie: czy w tej sytuacji jest do końca racjonalne, żeby komuś, kto nie potrafi docenić tego, co robimy w zakresie ochrony jego przestrzeni powietrznej, oddawać rzeczywiście kontrolę nad częścią naszego terytorium. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Bodio, proszę.

Poseł Bartłomiej Bodio (niez.):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem tylko po raz kolejny przypomnieć, że to jest już któreś z rzędu posiedzenie w tej sprawie. Pierwszy raz debatowaliśmy o tym w kwietniu 2012 r. i przedłuża się ta sprawa w sposób wręcz horrendalny. Posłowie, którzy coraz to wnioskują o powoływanie następnych posiedzeń Komisji, zadają dzisiaj pytanie, dlaczego to polski minister wstępuje o prolongatę? No, dlatego że my tutaj nie pozwalamy mu zakończyć tej sprawy i dopiąć tych dokumentów. To jest pierwsza odpowiedź na pytanie mojego przedmówcy. Odbyło się wiele posiedzeń. Mieliśmy okazję kilka tygodni temu spotkać się na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej, gdzie rozmawialiśmy o zagrożeniach polskiej obrony powietrznej ze względu na tę umowę. Chciałem przypomnieć, jako członek Komisji Obrony Narodowej i jako przewodniczący Podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego i gospodarki morskiej, że bezpieczeństwo Polski, obszaru krajów bałtyckich, zapewniają państwa NATO w ramach wspólnej operacji. Taka umowa nie ma żadnego wpływu na realizację tamtych postanowień.

U podstaw projektu FAB legł ponad miliard strat, jakie przedsiębiorstwa lotnicze w Europie ponoszą ze względu na fragmentację przestrzeni powietrznej, 150 tys. ton dodatkowej – podkreślam, dodatkowej – emisji dwutlenku węgla. Rozumiem, że możemy mieć pretensję, że polski rząd zrobił może za mało, może mógł zrobić więcej, może mógł zrobić szybciej, ale rozliczajmy rząd z prawdziwych błędów a nie wymyślajmy tutaj jakichś wydumanych upiorów, utraty niepodległości i tym podobnych rzeczy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Fotyga, proszę.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, to jest wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury i Komisji Spraw Zagranicznych. Omawiamy umowę międzynarodową, która wyraźnie niesie w sobie elementy dotyczące bezpieczeństwa państwa, która – z uzasadnienia już wiemy – oznacza przeniesienie kompetencji kontrolnych nad częścią terytorium państwa. Ta część terytorium państwa zahacza niemal o obrzeża stolicy państwa. Po stronie litewskiej to jest całość terytorium litewskiego, po stronie polskiej to jest część terytorium. Rozumiem, że obejmuje Modlin, z całą pewnością podchodzi pod granice administracyjne miasta stołecznego Warszawy.

Pan dyrektor, albo pan minister, już nie pamiętam, słusznie przytoczył, co to znaczy terytorium państwa i jakie są kompetencje organów państwa w ochronie terytorium państwa. Przestrzeń powietrzna jest częścią terytorium państwa. Tą umową dokonujemy repartycji, przepraszam, podziału, przekazując część kompetencji organów państwa na organy innego państwa, nawet zaprzyjaźnionego, nawet unijnego, nawet NATO-wskiego. Ale co z tego? *Air polishing* odbywało się w zupełnie innej formule, odbywało się na zupełnie innych zasadach, w ramach zupełnie innej organizacji niż umowy dwustronne.

Dodatkowo, panie przewodniczący, ja sobie nie wyobrażam, że poważni posłowie Komisji Spraw Zagranicznych mają tutaj występować jako kwiatek do kożucha. A gdzie jest przedstawiciel Ministerstwa Spraw Zagranicznych w randze – minimum – podsekretarza stanu, żeby w sposób kompetentny z nami porozmawiać o kwestiach dotyczących polityki zagranicznej i bezpieczeństwa? Nie widzę kogoś takiego. Ja po prostu nie wyobrażam sobie, żebym na te tematy miała rozmawiać z przedstawicielami Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. To jest zupełnie inna dziedzina.

Pan minister się gładko przesmyknął nad elementem umowy, który pozwala przystępować do tej umowy państwom trzecim, spoza Unii Europejskiej i – w domyśle, rozumiem – NATO. No, to dziękuję bardzo. To po prostu oznacza niekompetencję. Jest podział kompetencji w Radzie Ministrów i sądzę, że nie jesteśmy w składzie stosownym, który może omawiać te kwestie, z którymi mamy do czynienia. Dodatkowo dostrzegam po prostu złą wolę w zawieraniu tej umowy, jeżeli to jest tak, że treść samej umowy nie

zawiera postanowień, które zostały zgłoszone we wspólnym wniosku polsko-litewskim do Komisji Europejskiej, jako oznaczenie wspólnego nieba. Przepraszam, czy państwo negocjujecie już jakieś sprawy dotyczące Śląska również, na przykład? Jakieś FAB-y z tym związane?

Bardzo proszę, panowie przewodniczący, o zwołanie stosownych wspólnych posiedzeń Komisji i sprowadzenie wysokich rangą przedstawicieli rządu, bo naprawdę nie sądzę, żeby to było stosowne, omawianie takiej umowy na takim forum. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Informuję panie i panów posłów, że pan minister Jankowski posiada stosowne upoważnienia.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Co z tego, ale nie ma kompetencji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie powinna pani obrażać przedstawicieli rządu.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Nie obrażam.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Obraża pani. Pani poseł Paluch, proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Mam bardzo krótkie dwa pytania. W uzasadnieniu ustawy, na stronie 6 czytamy, że w styczniu 2005 r. Polska wraz z Litwą, Łotwą i Estonią powołała regionalną inicjatywę Batlic Air Navigation Commission, BANC, która dzięki wymianie informacji między agencjami i krajowymi władzami wykonawczymi miała wypracować wspólny projekt Baltic FAB. Inicjatywa ta nie zrealizowała powyższego zadania i obecnie stanowi forum współpracy… Pytanie jest krótkie: dlaczego, pomimo fiaska rozmów z trzema państwami bałtyckimi, zdecydowano się na kontynuację rozmów z samą Litwą?

Pan minister nam tu wylewnie uzasadniał, jakie to będą oszczędności finansowe i racjonalizacja kosztów. W zasadzie traci się, jeśli spośród czterech państw, które negocjują, zostają dwa. Dlaczego pan minister prześlizgnął się zaledwie nad tym rozdziałem a referujący nam pan dyrektor nie zajął się rozdziałem 10, określającym zasady badania wypadków i katastrof w tej wspólnej przestrzeni? Jak się układają kwestie odpowiedzialności za szkody w stosunku do opłat za korzystanie z przestrzeni lotniczej? Jak to jest? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że na tym wyczerpała się lista pań i panów posłów zgłoszonych do dyskusji. Prosimy przedstawiciela związków zawodowych, proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Janusz Janiszewski:

Dzień dobry paniom posłankom i panom posłom. Janusz Janiszewski, przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego, reprezentujący personel operacyjny, jak również posiadający upoważnienie na reprezentację wszystkich organizacji związkowych związanych z żeglugą powietrzną w sprawie Bałtyckiego FAB. Proszę państwa, jako przewodniczący związku zawodowego reprezentującego najwyższej klasy specjalistów, którzy dbają o bezpieczeństwo każdego pasażera, każdej osoby siedzącej tutaj, na tej sali, bo każdy z nas podróżuje samolotami, chciałbym przedstawić nasz stosunek do całej tej sprawy. Jako środowisko profesjonalistów najwyższej klasy zawsze z zadowoleniem przyjmowaliśmy jakąkolwiek inicjatywę, która miała przyczynić się do usprawnienia przepływu ruchu lotniczego, ale przede wszystkim inicjatywę, która mogłaby zapewnić bezpieczeństwo w ruchu lotniczym. Niestety, na podstawie lektury wszystkich dostępnych dokumentów, które są oficjalnieopisane, zauważyliśmy, że istnieje duże zagrożenie, jeśli chodzi o spadek bezpieczeństwa. Przede wszystkim z takiego

punktu widzenia, że Bałtycki FAB na chwilę obecną nie jest przygotowany pod względem operacyjnym, to jest raz, dwa – proceduralnym, trzy – ekonomicznym.

Unia Europejska mówi, że siatka dróg lotniczych musi być usprawniona, przepływy muszą być usprawnione. Chciałem państwu powiedzieć, że w Polsce mamy siatkę dróg jedną z najprostszych w całej Unii Europejskiej. Średnie opóźnienie przypadające na jedną operację lotniczą do kwietnia tego roku wynosiło sześć sekund na samolot. Unia Europejska wyznaczyła cel w wysokości 0,36 minuty, przypadający na jedną operację lotniczą. Jeśli chodzi o wydajność polskich służb kontroli ruchu lotniczego, to jesteśmy na trzecim miejscu, zaraz po Maastricht i Wielskiej Brytanii. W zeszłym roku obsłużyliśmy rekordową liczbę operacji lotniczych, to jest prawie dwa i pół tysiąca operacji. Jesteśmy jednymi z najlepiej wykonujących swoją pracę.

Jeżeli patrzymy pod względami proceduralnymi, to w dokumentach, które zostały przedstawione, w dokumentach rejestracyjnych, wiedzieliśmy zagrożenia, jakie daje niestety możliwość delegacji kontroli ruchu lotniczego na Litwę. Chciałem państwu przypomnieć, że Litwa na chwilę obecną jest o 30% droższa w stosunku do Polski. Polska opłata to jedynie 36 euro, Litwa to 46 euro. Nie widzimy, w jaki sposób można by było osiągnąć cel podstawowy FAB czyli redukcję kosztów. Do tego zagrożenia operacyjne. Niestety, tutaj usłyszeliśmy coś, co nas zmroziło, ponieważ Litwini posiadają dużo mniejszą liczbę kontrolerów, na chwilę obecną jest dwudziestu dziewięciu kontrolerów, którzy obsługują ruch powietrzny w strefie litewskiej i w momencie delegacji takiej przestrzeni Litwini planowali, że wprowadzą tzw. SMO, czyli *single man operation* czyli praca jednego kontrolera na stanowisku operacyjnym. Na całym świecie pracę na jednym stanowisku operacyjnym, na jednym sektorze kontroli ruchu lotniczego wykonują dwie osoby. Jest to niezbędne minimum do zapewnienia jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Z punktu widzenia kontrolerów ruchu lotniczego oraz całego personelu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej takie rzeczy są nieakceptowalne. My jesteśmy powołani po to, żeby sprawować jak najwyższy poziom bezpieczeństwa. A z drugiej strony jesteśmy profesjonalistami, którzy osiągnęli najwięcej w Europie przez ostatnie cztery lata, to jest zredukowaliśmy opóźnienia z dwóch i pół minuty do sześciu sekund, przypomnę, na operację lotniczą a ruch lotniczy w Polsce na przestrzeni ostatnich ośmiu lat wzrósł o sto pięćdziesiąt procent.. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Po pana wystąpieniu należałoby zapytać pana prezesa Rodaka, co o tym sądzi? Ale nie będziemy tu tworzyć niepotrzebnej dyskusji. Proszę bardzo, panie ministrze.

Głos z sali:

Kogo?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan prezes Rodak, prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący, za możliwość odniesienia się do zadanych pytań. Co do braku kompetencji, to mogę jedynie ubolewać, że mam tak niskie, ale pozwolę sobie zauważyć, że trudno byłoby znaleźć przedstawiciela rządu, który posiada tak wysokie, jak pani minister; to nie byłoby proste wyzwanie.

Zaczynając od pytania pana posła, pana ministra Polaczka, zresztą to trochę jest też nawiązania do wystąpienia przewodniczącego, czyli przedstawiciela związku zawodowego kontrolerów, trzeba mieć świadomość, że (co oczywiście nie znaczy, że nie należy bardzo solidnie odnieść się do uwag, zarzutów, zgłaszanych przez przedstawicieli środowiska) środowisko kontrolerów ruchu lotniczego – dotyczy to nie tylko kontrolerów w Polsce, ale we wszystkich krajach europejskich – nie jest zadowolone z reform, które przeprowadza, czy forsuje, czy wspiera, Komisja Europejska, reform związanych z tak zwanym Jednolitym Europejskim Niebem. Dzisiaj, o ile dobrze pamiętam z mediów, zakończył się właśnie strajk kontrolerów ruchu lotniczego we Francji. Jednym z powodów tego strajku było właśnie utworzenie wspólnych bloków przestrzeni powietrznej i w ogóle ta reforma związana z tworzeniem Jednolitego Europejskiego Nieba. Tak,

że przy całym szacunku, oczywiście, dla środowiska kontrolerów, przy konieczności bardzo poważnego potraktowania wszelkich uwag i zarzutów, trzeba pamiętać, że z tej strony wypowiada się strona zainteresowana w całym tym procesie, ze względu na to, iż do tej pory, zresztą w dalszym ciągu tak jest, poszczególne instytucje kontrolujące ruch powietrzny działały w warunkach całkowitego monopolu. Te środowiska zawodowe nie spotykają się z jakąkolwiek konkurencją. Też nie mówię tego jako zarzut, tylko trzeba o tym pamiętać. Wszelkie próby wprowadzenia jakiejkolwiek konkurencji, rzeczywiste, nie wiem, teoretyczne, czasami może nieudolne, spotykają się od razu, na wstępie, z reakcją tego środowiska. Tyle tytułem takiego wstępu pokazującego tło.

Muszę teraz przejść do fundamentalnego właściwie zarzutu, który tutaj pojawił się jako uwaga, ale też pojawiał się jako wręcz nawet więcej niż zarzut, wręcz jako niespełnienie podstawowych obowiązków polskiego państwa, itd., itd. Już nie chcę cytować tych wielkich słów, które padały, chociaż zacytuję pana ministra Polaczka „oddania Litwinom jednej piątej polskiej przestrzeni powietrznej". Już nie chcę w to wchodzić, czy to jest jedna piąta czy nie, już nie chcę pokazywać tej mapy. Wiadomo, że chodzi o sektor wschodni, nad Mazurami, sektor północno-wschodni. Nie ma znaczenia, jak przebiegają granice, czy jest blisko Modlina, czy daleko od Modlina. Istotny jest sam problem, samo zagadnienie. Czy rzeczywiście następuje, bądź w wyniku tej umowy, bądź (co też tu sugerowano) innych dokumentów gdzieś w tle tej umowy funkcjonujących, takowy zamiar, czy takowa czynność? Otóż ja, zresztą jeszcze przed zwołaniem przeze mnie komisji w kontekście korespondencji z przedstawicielami kontrolerów, bo ona trwa od jakiegoś czasu, w związku z czym odpowiadając i przygotowując się do odpowiedzi na uwagi środowiska kontrolerów ruchu lotniczego, poprosiłem o odpowiednie fragmenty nie tylko wszystkich aktów prawnych, czy projektów aktów prawnych, ale również wszelkiego rodzaju roboczych ustaleń, różnego rodzaju decyzji komitetu sterującego, czyli tej grupy, która przygotowywała tworzenie FAB-u i uczestniczyła w negocjacjach umowy, czyli – krótko mówiąc – wszelkich dokumentów, które były wytwarzane w okresie ostatnich kilku lat pomiędzy Polską a Litwą i odnosiły się do ewentualnej sprawy delegowania kontroli ruchu lotniczego nad częścią naszego terytorium.

Chcę zastrzec, że sama możliwość wykonywania kontroli potoków ruchu lotniczego za pomocą służb żelugi powietrznej innych krajów jest w polskim prawie lotniczym możliwa od 2002 r. Wtedy została wprowadzona. Później były nowelizacje, przepisy nieco różniły się brzmieniem, ale zawsze, od tego czasu do dzisiaj, w polskim prawie istnieje możliwość wykonywania kontroli przestrzeni powietrznej za pomocą służb innego kraju, więc formalnie to jest możliwe bez tej umowy. Ale, oczywiście, ta umowa taką możliwość nie tylko daje, ale nawet wskazuje pewne procedury, w jaki sposób to mogłoby być powierzane, wykonywane. Zresztą w obie strony, oczywiście, czyli to może być powierzanie przez Polskę, świadczenia tych usług na części naszego terytorium, ale również w drugą stronę, czyli powierzenia przez Litwę kontroli ruchu powietrznego, to, jeśli chodzi o samą umowę.

Natomiast (rzeczywiście, trudno zaprzeczyć, bo tak było) różnego rodzaju ustalenia komitetu sterującego, różnego rodzaju porozumienia między odpowiednimi władzami, przewidywały możliwość korzystania z usług litewskiego odpowiednika, ale zawsze, jeśli chodzi o treści porozumienia, to było obwarowane pewnym warunkiem, zawsze strony zastrzegały, że: o ile to będzie zasadne, o ile będzie taka potrzeba ekonomiczna, organizacyjna, itd. Czyli, krótko mówiąc, nie znalazłem w jakimkolwiek akcie prawnym, nawet w ustaleniu, protokole, itp., w jakimkolwiek dokumencie, bezwarunkowego zamknięcia tej sprawy, czy określenia intencji powierzenia nadzoru nad częścią przestrzeni powietrznej. Zawsze było to w ten sposób formułowane, że: jeżeli byłaby taka potrzeba, jeżeli byłoby to uzasadnione, itd. Może nawet na piśmie możemy odpowiedzieć, z przytoczeniem jakichś szczegółowych sformułowań różnego rodzaju deklaracji w tej materii.

Dlaczego to się w ogóle pojawiło? Niezależnie od tego, że cała istota FAB zakłada współpracę między różnymi krajami, ale w konkretnym, w tym przypadku, pojawiło się to dla tego, o czym zresztą wspomniał na koniec wystąpienia przedstawiciel środowiska kontrolerów, wychwalając jednocześnie doskonałą jakość pracy. Pan mówił, że dzisiaj jest taka doskonała jakość pracy, pokazywał pan, jak wiele zrobiono, żeby zwiększyć

efektywność działania. I wszystko to jest prawda, ale nawet te liczby, które pan przytoczył pokazywały, że nie było tak dobrze parę lat temu. I, oczywiście, należy docenić ogromny postęp, jaki PAŻP osiągnęła przez te lata, co zresztą wiąże się z ewentualnym spełnieniem warunków, jakie były wskazywane jako warunki podjęcia decyzji o korzystaniu z pomocy Litwinów. Wtedy, jak rozpoczęto rozmowy na ten temat, było dość kiepsko i wydawało się, że akurat może byłoby zasadne rozważenie możliwości korzystania z usług odpowiednika PAŻP. Ponieważ jednak te warunki ciągle ulegały zmianie w postaci coraz lepszej, coraz efektywniejszej pracy polskich służb kontroli ruchu, można powiedzieć, że dzisiaj nie istnieje nawet taka możliwość, żeby te warunki, dla których tam zastrzegano możliwość korzystania z litewskich instytucji w tej materii, były spełnione. W związku z tym nie tylko nie ma w tej umowie, ani w jakikolwiek innym porozumieniu, takiego zobowiązania, ani nie ma też woli ze strony polskiego rządu dokonania tego. W związku z czym apelowałbym o jakby większą wstrzemięźliwość w formułowaniu zarzutów, które dotyczą czegoś, co nie istnieje. Natomiast, oczywiście ktoś może powiedzieć: no, dobrze, ale może za jakiś czas taka decyzja będzie podjęta. No, może będzie. Tworzymy pewne instrumentarium prawne, które oczywiście dopuszcza taką możliwość. Zresztą cała idea tego jednolitego nieba i w ogóle FAB-ów zakłada, że właśnie to ma występować. Tak jest w wielu przypadkach innych FAB-ów. Też oczywiście jesteśmy w stanie dostarczyć szczegółową informację, jak to wygląda w innych FAB-ach, już istniejących. Kończąc ten wątek chcę powiedzieć, że nie oddajemy Litwinom jednej piątej, czy jednej czwartej, w ogóle nie oddajemy Litwinom kontroli nad naszą przestrzenią powietrzną.

Poseł Anna Paluch (PiS):

To pan minister wycofuje ten projekt ustawy?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Nie, ja chcę tylko powiedzieć, że wprowadzamy taką możliwość.

Głosy z sali:

No, nie. Niech pan nas szanuje. Niech się pan nie kompromituje, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Spokój, proszę o spokój.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Można korzystać z organów kontroli ruchu różnych krajów, więc…

Poseł Anna Paluch (PiS):

Można, ale po co?

Podsekretarz stanu w MTBiGM Maciej Jankowski:

Można odpowiedzieć formalnie: po to, że takie są relacje unijne, na tym polega reforma określana mianem pakietu Jednolite Europejskie Niebo, więc z przyczyn formalnych jesteśmy zobowiązani taką regulację wprowadzić. A, merytorycznie, po co? Wtedy takie decyzje podejmuje się, jeżeli to służy osiągnięciu określonych korzyści ekonomicznych i operacyjnych. Jeżeli nie ma takich korzyści, to czegoś takiego się nie stosuje, w związku z czym rozmawiamy o pewnym instrumentarium prawnym. To, że prawo pozwala nam skorzystać z czegoś, to nie znaczy, że mamy obowiązek. Jeżeli prawo pozwala nam wyjechać za granicę, to nie znaczy, że musimy jeździć, możemy spędzać wakacje w kraju. Taka jest różnica między możliwością a zobowiązaniem, czy wręcz nakazem.

Natomiast pytanie, w jaki sposób ten blok ma wspierać obsługę potoków ruchu lotniczego, to oczywiście jest pytanie bardzo zasadne. Trudno powiedzieć, w jaki sposób ma wspierać. To trochę zależy, jak z tego instrumentarium prawnego będziemy korzystać w przyszłości. Ja zresztą powiedziałem o tym na początku, za co zostałem bardzo skrytykowany, że skoro tak się złożyło, że nie wyszło nam z tworzeniem tego większego bloku czyli złożonego nie tylko z Polski i Litwy, ale również z Łotwy i Estonii, bo Łotwa i Estonia wybrały przynależność do innego FAB-u, czyli łączącego Szwecję, Danię oraz te dwa kraje, być może okaże się później, jak będziemy analizować, kiedy to całe instrumentarium FAB-owskie wejdzie w życie, że korzyści z istnienia takiego FAB dwóch kra-

jów, czyli Polski i Litwy, nie są duże, to być może staniemy przed dyskusją nad dalszym krokiem w tym kierunku, np., połączeniem FAB-u bałtyckiego z FAB-em skandynawskim, albo FAB-em skupiającym Czechy, Słowację, Węgry, Austrię i Słowenię. Ja nie wiem. W tej chwili po prostu z jednej strony wykonujemy obowiązek, który na nas ciąży ze strony prawa unijnego a z drugiej strony tworzymy pewne instrumentarium prawne i pewną instytucję, którą jakoś tam przetestujemy. Będziemy mogli na bieżąco analizować, czy rzeczywiście mamy tutaj do czynienia z jakimiś istotnymi korzyściami dla naszego kraju, czy nie mamy?

Znowu cytuję pytanie pana ministra Polaczka: „ Jak się mają odpowiednie fragmenty dokumentów do deklaracji o oddawaniu kontroli nad częścią przestrzeni powietrznej?". Właściwie na to pytanie odpowiadałem, nie ma jakichkolwiek dokumentów deklarujących to bezwarunkowo, zawsze jest zastrzeżenie, ż – jeżeli to będzie korzystne.

Tam było pytanie, na które już odpowiedziałem, czy polskie prawo dopuszcza korzystanie z kontrolerów ruchu powietrznego innych krajów? Czy jest to kształt ostateczny? Też mówiłem.

W jaki sposób Polska tworzyła FAB, jak to wyglądało? Był też taki okres, kiedy był rozważany, ale okazało się, że z punktu widzenia prawa unijnego to jest niemożliwe, ale był taki wariant rozważany, że skoro Polska jest krajem dużym i o kształcie opływowym, być może można by utworzyć FAB, w którego skład wchodzi jeden kraj, czyli spełnione byłyby wszystkie warunki formalne wynikające z zachowania różnych procedur, ale nie byłoby partnera. Ale taki wariant okazał się niemożliwy, prawo unijne zakłada, że FAB musi składać się przynajmniej z dwóch państw.

Co do uwag Komisji – no, oczywiście, ona zadaje pytania co jakiś czas, więc ta korespondencja jest liczna: co z FAB, na jakim to jest etapie, jak to będzie funkcjonowało? Minister Jarmuziewicz wysłał list informujący Komisję o podpisaniu umowy, więc Komisja teraz będzie weryfikowała, sprawdzała, czy zobowiązania prawa unijnego zostały przez nas wykonane.

Odpowiadając na pytania pana posła Litwińskiego, ja już częściowo powiedziałem, czy rozważano alternatywne partnerstwo. Jak mówię, rozważano, że będzie to FAB jednokrajowy, był też próba stworzenia FAB ze wszystkim krajami bałtyckimi. Nie zetknąłem się z jakimiś bardziej zaawansowanymi pracami dotyczącymi tworzenia FAB-u ze Skandynawiami, czy z naszymi zachodnimi lub południowymi sąsiadami. Takiego wariantu jakoś tam dalej nie procedowano.

Jaki grożą nam sankcje za niewdrożenie? Oczywiście takie sankcje, jakie są związane z niewdrożeniem prawa unijnego, czyli najpierw będzie całe postępowanie weryfikujące, potem zaskarżenie do Trybunału, na dalszym etapie – kary. Jest to normalna procedura związana z egzekwowaniem obowiązku wdrażania prawa unijnego.

Na koniec, czy jest racjonalne oddawanie polskiego terytorium państwu, które nas nie lubi? Jak mówię, stoimy przed taką decyzją, to znaczy, czy będziemy chcieli wykorzystywać litewskie służby, czy nie, to jest jakby przed nami. Tutaj nic nie zostało w tej materii podjęte. Jeszcze raz chcę to wyraźnie powiedzieć.

Odnosząc się do pytań pani minister Fotygi – przedstawiciel MSZ, pan minister Nowak, wiceminister spraw zagranicznych pan minister Nowak prosił, abym również jego reprezentował, ponieważ nie mógł przyjść na posiedzenie Komisji.

Jeżeli chodzi o granice sektorów, itd., to służymy wszelką szczegółową informacją. Teoretycznie nawet jesteśmy przygotowani do prezentacji w tej materii, ale myślę, że jest to trochę zbyt szczegółowy, uboczny wątek w kontekście dyskusji nad tym, czy w ogóle – i kiedy i jak.

Panie pośle, pan pytał, dlaczego zdecydowano się na rozmowy z samą Litwą? Tak, jak mówiłem, próbowaliśmy nie z samą Litwą, ostatecznie zostaliśmy z Litwinami. Po co? Też mówiłem, że samemu nie można.

Co do przedstawicieli środowiska kontrolerów, to ja oczywiście w pełni potwierdzam pana słowa o ogromnym wzroście jakości świadczonych usług. To jest rzeczywiście prawda i, rzeczywiście, te wyniki dzisiaj są na tyle dobre, że rzeczywiście należy zastanowić się, czy uzasadnione byłoby korzystanie z usług innych organów kontroli lotów.

Co do wątku pewnego niezadowolenia, czy naciskania przez Komisję, to właściwie mogę powtórzyć to samo, że Komisja pyta, na jakim jest to etapie i to, oczywiście, nie jest jeszcze procedura zamknięta, dyskutujemy jeszcze chociażby w tej chwili nad jej kolejnymi elementami, więc ta korespondencja z Komisją w tej materii też trwa. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Po wypowiedzi pana ministra pozwolicie państwo, że naprawię swoją nieścisłość i przywitam panią minister Beatę Oczkowicz, która reprezentuje Ministerstwo Obrony Narodowej i prosiłbym bardzo, żeby pani minister odniosła się do pytań dotyczących wpływu ratyfikacji tej umowy na sytuację polskich sił zbrojnych, na co zwracali uwagę posłowie w swoich wypowiedziach.

Prosiłbym również pana prezesa Rodaka o ustosunkowanie się do wypowiedzi przedstawiciela kontrolerów ruchu. Chcę, żeby pan odpowiedział na bardzo proste pytanie: jak, pańskim zdaniem, ratyfikacja umowy wpłynie na sytuację Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej? Proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej Beata Oczkowicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Jeżeli chodzi o sprawy poruszone przez pana posła Polaczka, to chcę powiedzieć, że Ministerstwo Obrony Narodowej uczestniczyło w opiniowaniu tej umowy. Dostrzeżono pewne, potencjalne zagrożenia, związane z problematyką suwerenności a także z systemami obrony powietrznej, również z realizacją codziennego szkolenia lotniczego sił zbrojnych. Stąd w umowie znalazły się pewne uzupełnienia zapisów. Te uzupełnienia znajdują się w art. 5,6,9 i 20.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Prosimy o odczytanie.

Podsekretarz stanu w MON Beata Oczkowicz:

Tak, właśnie chcę to zrobić. „Niniejsza Umowa nie narusza pełnej i wyłącznej suwerenności umawiających się stron nad przestrzenią powietrzną ponad ich terytorium. W przypadku, gdy FIR albo UIR rozciąga się w przestrzenie powietrznej ponad terytorium drugiej Umawiającej się Strony, suwerenność danej Umawiającej się Strony do tej części przestrzeni powietrznej ponad jego terytorium nie zostaje naruszona. Żaden zapis niniejszej Umowy nie narusza ani nie wpływa na prawa i obowiązki Umawiających się Stron wynikające z Konwencji chicagowskiej lub z innych umów międzynarodowych, w których jedno z nich jest stroną". „Postanowienia niniejszej Umowy nie naruszają kompetencji Umawiających się Stron w zakresie polityki bezpieczeństwa i obronności oraz efektywnej implementacji decyzji Paktu Północnoatlantyckiego oraz innych porozumień dotyczących lotniczego dozorowania, kontroli i obrony. Jeżeli właściwe organy władzy jednej z Umawiających się Stron uznają za zasadne, dla zapewnienia efektywnej współpracy cywilno-wojskowej oraz wojskowo-wojskowej w ramach Bałtyckiego FAB właściwe cywilne i wojskowe organy władzy Umawiających się Stron zawierają odpowiednie pisemne porozumienia". „Umawiające się Strony zapewniają, że wdrożenie niniejszej umowy nie będzie miało żadnego negatywnego wpływu na bezpieczne i efektywne prowadzenie operacji, ćwiczeń oraz szkolenia wojskowego". „Postanowienia niniejszej Umowy nie naruszają wymogów krajowych Umawiających się Stron związanych z porządkiem publicznym, interesami bezpieczeństwa i obronności, a każda Umawiająca się Strona jest upoważniona do stosowania dowolnego środka do ochrony jej interesów związanych z bezpieczeństwem narodowym i obronnością. Z uwzględnieniem zasad elastycznego zarządzania przestrzenią powietrzną oraz zgodnie z istniejącymi krajowymi porozumieniami dotyczącymi współpracy cywilno-wojskowej i wojskowo-wojskowej oraz mającymi zastosowanie międzynarodowymi umowami, odpowiednie organy władzy Umawiających się Stron mogą zawrzeć, w stosownym miejscu i czasie, pisemne porozumienia, aby umożliwić przeprowadzenie operacji wojskowych oraz działań szkoleniowych państwowym statkom powietrznym w odnośnej przestrzeni powietrznej niezależnie od istniejących granic między Umawiającymi się Stronami." „Umawiające się strony mogą zezwolić na zapewnienie służb kontroli taktycznej dla operacyjnego ruchu

lotniczego przez jednostki obrony powietrznej oraz jednostki dowodzenia i kierowania lotnictwem szczebla taktycznego drugiej Umawiającej się Strony włączając inne jednostki dowodzenia i kierowania Zintegrowanym Systemem Obrony Powietrznej NATO, odpowiedzialne za zapewnienie służb dowodzenia i kierowania lotnictwem szczebla taktycznego nad terytorium drugiej Umawiającej się Strony na podstawie odpowiednich pisemnych porozumień notyfikowanych Zarządowi Bałtyckiego FAB".

Tak, że ten zarzut, zapoznania się z umową dopiero na posiedzeniu Komisji, czy też zaskoczenia, nie jest chyba słuszny. Jeżeli chodzi o odpowiedzi na konkretne pytania zadane przez pana posła Polaczka, to są to pytania, które były nam również zadane na piśmie. Interpelacja do pana posła została w dniu dzisiejszym wysłana. Ja pozwolę sobie oddać głos panu pułkownikowi Wasserowi, szefowi Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, panie pułkowniku.

Szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej płk dypl. pil. Cezary Wasser:

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Wuzupełnieniu do wypowiedzi pani minister, w odpowiedzi na pytania pana ministra, pana posła Polaczka, chciałbym odnieść się do konkretnej sprawy. Wspomniał pan o elementach przestrzeni powietrznej. Chodzi tutaj zapewne o tzw. TSA, TSA 1 i TSA 2, czyli to są Temporary Segments Aires, w których to lotnictwo wojskowe wykonuje codzienne szkolenie, zarówno nasze, jak sojusznicze.

Jak by to było – to jest sedno sprawy – gdyby tym fragmentem przestrzeni od pewnej wysokości zarządzały służby litewskie? Ten tryb warunkowy jest tutaj sednem sprawy. Rolą naszych ekspertów wojskowych biorących udział w pracach nad tym projektem było, aby spowodować cytowane przez panią minister zapisy w umowie, które wykluczają sytuację, w której Ministerstwo Obrony Narodowej bez swojej zgody i akceptacji dopuściłoby do sytuacji, że nastąpiłoby ograniczenie lub wykluczenie bądź utrudnienie szkolenia lotniczego we własnej przestrzeni powietrznej, więc nic takiego nie nastąpiło a, żeby nie nastąpiło, zostały w umowie sprecyzowane właściwe artykuły. Kontynuując ten wątek, jak w relacji do umowy będą prowadzone operacje powietrzne w przypadku oddania innemu podmiotowi jakiejkolwiek jurysdykcji nad pewnymi elementami przestrzeni powietrznej? Powiem, byłoby podobnie, jak w tej chwili, to znaczy, jeżeli przestrzeń TSA jest zamówiona dzień wcześniej i aktywowana w dniu operacji, to w tej przestrzeni odpowiada za bezpieczeństwo i kontroluje samoloty właściwe terytorialnie stanowisko dowodzenia, tak jak to jest zapisane w umowie. Mówiąc w praktyce, u nas, Centrum Operacji Powietrznych, czy to z ośrodka naziemnego, czy też z powietrza.

Kontrola ruchu lotniczego, o jakiej tutaj państwo słyszą, dotyczy kontroli tzw. GAT (General Air Traffic), ruchu kontrolowanego w kontrolowanej przestrzeni powietrznej w drogach lotniczych samolotów pasażerskich, które na co dzień latają w wyznaczonych korytarzach. W przypadku powierzenia tej kontroli innej instytucji niż Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nic nie ulega dla wojska zmianie, albo my tę przestrzeń TSA zamawiamy, otrzymujemy, aktywujemy i wykorzystujemy, albo nie. To tyle, nie będę więcej rozwijał tego tematu.

Natomiast, czy nastąpi korekta aktów prawnych, aby były podstawy do współpracy z innym podmiotem? W tej chwili taka potrzeba nie wystąpiła, ponieważ już dotychczasowe akty prawne (i to wcześniejsze niż umowa ustanawiająca Bałtycki FAB) stanowiły, że taka możliwość istnieje. Chciałem zaznaczyć, że już obecnie służba jest delegowana stronie niemieckiej i szwedzkiej, na podstawie właśnie tych delegacji prawnych. Natomiast od tego jest w umowie zapisany Komitet FAB i Zarząd FAB, aby w przypadku, kiedy te ciała dojdą do wniosku, iż istnieje potrzeba zacieśnienia współpracy i będzie ona w jakiś sposób rzutowała na kształt obecnych regulacji prawnych, na poziomie ustaw czy rozporządzeń, to niewątpliwie wystąpią z inicjatywą ich zmian. W obu tych ciałach występują przedstawiciele ministerstw obrony narodowej, zarówno strony polskiej, jak i litewskiej i ich zadaniem jest pilnowanie interesów właśnie, badanie możliwości wykonywania lotów lotnictwa wojskowego.

Chciałem też zwrócić uwagę na problem a raczej na skalę. Same siły powietrzne Polski dysponują około 300 statkami powietrznymi. Doliczając marynarkę wojenną i wojska lądowe to jest około 500 a strona litewska nie posiada lotnictwa taktycznego, jako takiego, jedynie są to pojedyncze samoloty szkolne, Albatros odrzutowy i samoloty transportowe, więc choćby z racji skali zjawiska nie ma zagrożenia dla możliwości wykonywania lotów przez stronę wojskową Polski.

Co do, natomiast, wspomnianych przez pana posła, rozporządzeń unijnych, tu też musimy mieć na uwadze pewien kontekst. My dysponujemy sprzętem lotniczym pochodzącym z różnych epok technicznych, z różnym wyposażeniem i stąd jest pewna zachowawczość w takim natychmiastowym przyjmowaniu czegokolwiek do stosowania. Swego czasu (przypominam, nie jest to moją rolą, ale chciałbym państwa poinformować) był problem transponderów na statkach powietrznych wojskowych czyli lotnictwa państwowego, bo nie były one wymagane, natomiast po długim okresie, stopniowo, zostały one na pokłady tych statków powietrznych wprowadzone. Tutaj następują podobne zjawiska, procesy są właśnie wymuszane programem Singl European Sky a raczej towarzyszącym mu programem SESAR czyli modernizacji technicznej i technologicznej lotnictwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pani minister jeszcze chce? To już wszystko, tak? Bardzo pani minister i panu pułkownikowi dziękuję. Proszę, panie prezesie, o możliwie zwięzłą wypowiedź. Proszę.

Zastępca prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Maciej Rodak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Żeby nie powtarzać wszystkiego, co zostało tutaj powiedziane, powiem, że sama legislacja jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej jest bardzo mało komfortowa dla instytucji zapewniających służby przestrzeni powietrznej. Niestety, w takich realiach legislacyjnych przychodzi nam w tej chwili żyć. Jednym z tych elementów jest oczywiście wymóg ustanawiania FAB-ów czyli funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej. Próbowaliśmy kiedyś stowarzyszyć się z inicjatywą skandynawską, ale odrzucono naszą propozycję. Polska jest zbyt duża, żeby mogła być partnerem w swobodnym zarządzaniu przestrzeni. Powiem wprost, wszyscy obawiali się Polski, jako mogącej przeważyć w FAB-ie. Po tych próbach stworzenia FAB przez cztery państwa, zostały dwa. W tej sytuacji znaleźliśmy się w momencie, gdy większość FAB-ów naokoło już była w takiej formie krystalizacji, wobec której nasze przejście w tej chwili, jako jednego państwa do innego FAB, oznaczałoby przyjęcie warunków, które już zostały w innym FAB-ie ustalone. Dlatego osobiście uważam, że mając przed sobą możliwość ustanowienia reguł gry choćby z jednym partnerem, znacznie lepiej jest to robić (tylko robić w sposób konsekwentny i spójny) niż zdawać się na rozwiązania, które wypracował ktoś inny.

Samo przyjęcie umowy, sama jej ratyfikacja, jeżeli miałoby się do tego to ograniczyć, oczywiście, nie tworzy żadnych skutków. Tak, jak już kilkoro z państwa posłów i ministrów zauważyło, istotne jest to, co będzie się działo później. Później, na wszystkich szczeblach – i politycznym i nadzoru lotniczego i instytucji żeglugi powietrznej i społecznej – musimy być konsekwentni w kierunku takiego ustawienia reguł gry z naszym partnerem, żeby to było korzystne dla Polski. Oczywiście, w tej chwili nie ma mowy o delegacji jakiejkolwiek części polskiej przestrzeni powietrznej z przyczyn ekonomicznych, ponieważ – tak, jak pan przewodniczący Janiszewski zauważył – jesteśmy w Europie liderem, jeśli chodzi o zwalczanie opóźnień, o prędkość zwalczania opóźnień oraz produktywność kontrolerów ruchu lotniczego.

Natomiast nie tworzy się prawa na czas dobrobytu, tylko tworzy się na sytuacje, w których może dojść do zachwiania koniunktury. Jeżeli okazałoby się, że z jakichś powodów spada nam produktywność, albo narastają lawinowo opóźnienia a będziemy jako Polska rozliczani przez Komisję Europejską z tych właśnie celów ogólno unijnych, to musimy wytworzyć takie mechanizmy (czy to w ramach FAB, czy poza FAB, bo nie musimy ograniczać się do FAB), żeby móc się, mówiąc kolokwialnie, podeprzeć partnerami w chwilowym poprawieniu tej efektywności pracy. Muszę tutaj dodać, że PAŻP uzyskała jedyne w Europie studium wykonalności dla FAB, które nie ogranicza się do jednego jedynego kroku: „Ustanawiamy FAB i tak po prostu będzie". Nie, z założenia to studium wyko-

nalności zawierało w sobie kroki dalsze, czyli, z kim opłaca się dalej rozmawiać? Nawet jest tam taka tabela, w którą stronę, do którego FAB warto iść, żeby zmieniając reguły gry – proszę pamiętać o tym, że jeżeli pójdziemy FAB do FAB, to obie strony muszą zmienić reguły gry – nie musielibyśmy iść do tego adhezyjnie, tylko mogli tym grać. Naszym najbardziej korzystnym partnerem, wydaje się być ten, tam na południe od nas a, tak naprawdę, to już jesteśmy jako PAŻP w aliansie w tworzącym się z jedenastu instytucji zarządzających ruchem lotniczym Polski, Litwy, Słowacji, Czech, Węgier, Austrii, Słowenii, Chorwacji, Bułgarii, Rumunii. Jeśli kogoś opuściłem, to w każdym razie to stanowi jedenastkę. I już w tej chwili my przemodelowywujemy ten amalgamat FAB-owski w Europie Wschodniej tak, żeby zmienić ustawienia Bałtyckiego FAB i innych w taki sposób, który będzie lepiej odzwierciedlał potoki i lepiej chronił takie instytucje jak my, w przypadku nagłych spadków ruchu, spadków efektywnościowych, itp. Podsumowując: sama umowa nic nie zmienia, istotne jest to, w jaki sposób będziemy ją wszyscy, na każdym szczeblu, realizowali. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu bardzo za taką, myślę, że szczegółową i dobrą wypowiedź, pełną wiedzy. Do wypowiedzi zgłosili się jeszcze posłowie: pani poseł Fotyga, pan poseł Polaczek i pan poseł Naimski.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, ja nie odnosiłam się do pańskich kompetencji w dziedzinie transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, więc bardzo proszę też nie komentować moich kompetencji, w mojej własnej dziedzinie. Powiedziałam tylko, że ponieważ to są wspólne obrady Komisji w kwestiach, które mnie interesują a nie odnosiłam się do zakresu, powiedziałabym, do trzonu pańskich kompetencji, tylko moje wątpliwości dotyczą spraw zagranicznych i bezpieczeństwa. I na te pytania nie uzyskałam odpowiedzi od pana, zresztą nie spodziewałam się od pana. Stąd było moje pytanie i w zasadzie mój wniosek, że chciałabym, żeby taka debata – i to nie w drugim czytaniu, tylko w pierwszym czytaniu – odbyła się z udziałem wysokich przedstawicieli Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Zadaję wobec tego pytanie: kto, na jakim szczeblu, reprezentuje tutaj, w tej chwili, w tej debacie, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, czyli do kogo mogę zwracać się z pytaniami? Państwo na moje pytanie nie odpowiedzieliście, bo ja pytałam pana ministra, jakie jeszcze FAB-y są w tej chwili negocjowane i częściowo pan prezes odpowiadał, ale chciałabym usłyszeć od przedstawiciela ministra konstytucyjnego, chciałabym zapytać o to, jakie są w tej chwili negocjowane i w jakim układzie terytorialnym, jeśli chodzi o wkład Polski? To jest różnica i nie jest to tylko kwestia, czy komórki są już zajęte, czy niezajęte. Istotne są plany odnoszące się do, powiedziałabym, scalenia ochrony przestrzeni powietrznej całości Polski w tym układzie prawa unijnego, z którym w oczywisty sposób mamy (i wszystkie państwa mają) kolosalne trudności.

Z tej debaty nie uzyskałam odpowiedzi jednej: po co, po co my to robimy? To znaczy, po co dajemy możliwość przystąpienia i opisujemy to *expressis verbis* we wspólnym wniosku do Komisji Europejskiej, przystąpienia do tej umowy państw, które są członkami innego sojuszu wojskowego niż my i Litwa, który za chwilę będzie odbywał manewry wskazując nas jako wrogie terytorium? Również takie państwo jak Szwecja, ale to już mniejsza z tym. Mówię w tej chwili o Białorusi i mówię o Federacji Rosyjskiej. Na te pytania oczekuję odpowiedzi ze strony Ministra Spraw Zagranicznych i to nie w randze naczelnika w departamencie, bo to są naprawdę poważne sprawy. To, że jest tylko taka możliwość i się nie realizuje, przepraszam, z punktu widzenia stanowienia prawa ja z dużym zainteresowaniem wysłuchałam wypowiedzi pana prezesa, ale z punktu widzenia bezpieczeństwa bierze się pod uwagę zawsze (to jest klasyka, sądzę, że pan generał, czy panowie poprą to z całą pewnością) złe scenariusze, najgorsze scenariusze, żeby wykluczyć niebezpieczeństwo. I przepraszam pani minister, ale stwierdzenie, że wprowadziliśmy jakiś zapis, za pomocą którego zniwelujemy możliwość zrealizowania się najgorszego scenariusza, jest po prostu śmieszne, śmieszne z punktu widzenia bezpieczeństwa.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Pan poseł Polaczek, proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, pani minister. W mojej ocenie odpowiedzi, zwłaszcza pana ministra Jankowskiego, tylko pogłębiły te wątpliwości, które towarzyszyły mi przy lekturze tej umowy. Nie chcę rozwijać tego w sposób szczegółowy. Odwołam się tylko do dwóch kwestii.

Pan minister mówi, że nie ma żadnych uzgodnień, jest tylko podtrzymane stanowisko i prezentacja tej argumentacji rządu, jeśli chodzi o dalsze procedowanie, to, które miało miejsce po zawarciu już, po podpisaniu, umowy z naszym partnerem litewskim. Przecież pokazywałem tutaj, że mam w ręku wersję, która jest wspólnie uzgodniona między rządami Polski i Litwy i skierowana do Komisji Europejskiej. Czy ja po prostu mam jakiś projekt – widmo? Zacytuję dwa drobne teksty, które zawarte są w tych dokumentach. Chciałbym się dowiedzieć, kto i na jakim szczeblu z ministerstwa transportu uzgadniał tego rodzaju certyfikacje FAB-u polsko-litewskiego w Komisji Europejskiej? Mamy przecież w tym dokumencie finalnym z grudnia jasno określone, w punkcie 2-1-2, cytuję, „operacyjne możliwości", cytuję dalej, „kontrola obszaru Wilno ma być zapewniona przez służby ruchu lotniczego w północno wschodniej Polsce". To jest pierwszy cytat. Można powiedzieć, trudno, żeby był zapisany w trybie warunkowym.

W dokumencie pod tytułem „Koncepcja operacyjna" czyli, można powiedzieć, jeden z tych trzech dokumentów, które tutaj pokazywałem (sekundę, szukam tłumaczenia wersji angielskiej) cytuję: „Wilno, kontrolę obszaru będą zapewniały służby ruchu lotniczego w północno-wschodniej Polsce". Zdanie następne: „Polska Agencja Żeglugi Powietrznej stoi obecnie w obliczu braku przepustowości przestrzeni powietrznej Polski, w szczególności dotyczy to służby kontroli obszaru Warszawa, natomiast Oro navigacija ma zapas pojemności w Wilnie, zarówno pod względem sektorów, jak również pod względem personelu kontrolerów ruchu lotniczego". Pomijam wątek zwolnień pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, bo to jest konsekwencja konstrukcji państwa uzgodnień, natomiast to są dokumenty, które są uzgodnione na szczeblu międzyrządowym, panie ministrze, po podpisaniu umowy w lipcu 2012 r., w grudniu 2012 r. I pan zaprzecza, że takie dokumenty istnieją?

Ostatnie zagadnienie, do którego chcę się tutaj odwołać. Pani minister obrony narodowej odnosiła się do treści umowy, za co dziękuję, bo chyba też ułatwiłem tę kwestię kierując trzy tygodnie temu interpelację w tej sprawie. Tylko zwracam uwagę paniom i panom posłom, że również ta umowa polsko-litewska, które przenosi kompetencje, czy część kompetencji w zakresie przypisanym, czy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, czy władzy lotniczej, stwierdza, np., że Rada Bałtyckiego FAB podejmuje – to jest art.7 pkt 4 – decyzje w zakresie zatwierdzania stanowisk umawiających się stron odnośnie stosowania umów i przepisów międzynarodowych, dotyczących w szczególności Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego, EUROCONTROL, Komisji Europejskiej, Europejskiej Komisji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz innych przedsięwzięć w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym. W art. 25 ust. 7 są kompetencje zarządu Bałtyckiego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej. W punkcie drugim – ni mniej, ni więcej – tylko ten zarząd zajmuje się również określeniem rodzajów współpracy cywilnej i wojskowej, pani minister. Jak rozumiem, to też zostało przez Ministra Obrony Narodowej uzgodnione i można odwołać się tutaj do pewnego konkretu, bo również w ramach tego ma być w Polsce utworzone biuro tego Funkcjonalnego Bloku Przestrzeni Powietrznej, które będzie utworzone przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej i litewskiego odpowiednika i będzie składało się z pracowników tych – można powiedzieć – komercyjnych instytucji, które będą kierowały czterema grupami tematycznymi, które są opisane w tym porozumieniu, w którym będą brali udział pracownicy ministerstw: transportu, obrony narodowej, spraw zagranicznych. Te instytucje przecież w stosunku do PAŻP pełnią funkcje nadzorcze, więc można się zapytać: w jaki sposób to jest w sensie metodologii ukształtowane?

Zadaję najbardziej proste dwa pytania, na koniec, bo pan minister Jankowski kompletnie to pominął, albo odpowiedział w bardzo oryginalny sposób. W jaki sposób Bałtycki FAB ma wesprzeć obsługę powrotu ruchu lotniczego między Polską a Litwą na granicy, która ma szerokość 64 km? I czy dzisiaj w Polsce, w kontekście tej zawartej umowy, polskie prawo określa relacje kompetencyjne pomiędzy organami zarządzającymi Funkcjonalnym Blokiem Przestrzeni Powietrznej, czyli radą i zarządem Bałtyckiego FAB i polskimi strukturami administracji państwowej wykonującymi funkcje nadzoru lotniczego? Jakie akty prawne w tym zakresie to dzisiaj regulują? W mojej ocenie tu dzisiaj mamy, nie powiem, że czarną dziurę, ale gdyby dzisiaj odwołać się do przykładu bardzo interesującego dla praw pasażera, to czytam w uzasadnieniu, to jest ostatnie zdanie, cytuję: „przepisy niniejszej umowy wskazują, iż instytucja faktycznie zapewniająca służby ruchu lotniczego zwraca wszelkie koszty wypłaconego odszkodowania, albo koszty poniesione w wyniku szkody powstałej z własnej winy, albo z winy jej przedstawicieli lub dowolnej innej osoby działającej dalej w jej imieniu”. To można zadać pytanie, w jaki sposób przełoży się taka konstrukcja, w zakresie przekazania północno –wschodniego sektora przestrzeni powietrznej Polski, na kwestie odwoławcze? Można się odwołać do przykładu katastrofy nad Jeziorem Bodeńskim, też na granicy dwóch państw, gdzie władze niemieckie przez wiele lat uzgadniały, i to w sposób bardzo szczegółowy, procedury odszkodowawcze, wypłaty tych odszkodowań i warunki, które wynikały z tego bardzo tragicznego przykładu, zderzenia dwóch samolotów, wskutek czego ponad sto kilkadziesiąt osób poniosło śmierć. To są drobne przykłady, które pokazują pewną materię, rzeczywistość, funkcjonujący rynek lotniczy. Z drugiej strony pytanie, jaki mamy w tym realny interes jako Polska? Na tych warunkach, o których wspominali tu kontrolerzy, jeśli chodzi o różnice w opłatach tranzytowych.

To są najbardziej banalne pytania, nie które nie otrzymaliśmy jasnych, prostych, mocnych odpowiedzi, tylko odpowiadając pan minister Jankowski pogłębił jeszcze nasze wątpliwości. Z pełnym przekonaniem podtrzymuję wniosek Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość o odrzucenie tego w pierwszym czytaniu i – co najmniej – proszę panów przewodniczących Komisji, idąc za wnioskiem pani minister Fotygi, żeby po prostu w tej sprawie kontynuować prace nad wyjaśnieniem szeregu – można powiedzieć – fundamentalnych wątpliwości, o których rozwiązaniu niczego nie dowiedzieliśmy się. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To zwrócę panu uwagę, panie pośle, dlatego że musi pan zdecydować, jaki wniosek chce pan złożyć.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja złożyłem tylko wniosek o odrzucenie.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

A mój wniosek…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, dobrze, spokojnie, zgodnie z procedurą – patrzę tutaj na panów mecenasów – wniosek, który składa pani poseł Fotyga należy rozpatrywać w trakcie pierwszego czytania, po prostu przerwać prace w czasie tego pierwszego czytania. Najpierw musimy rozpatrzyć wniosek pani poseł Fotygi.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Nie, najdalej idący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie rozumiecie państwo, nie rozumiecie państwo. Pani wniosek dotyczy przerwania prac i doproszenia gości, którzy mają w trakcie pierwszego czytania udzielić informacji, jak tak rozumiem. Spokojnie, chodzi tylko o procedurę. Niech pani powie a ja poproszę później pana mecenasa i będzie pani miała niezależną opinię. Proszę bardzo.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Bardzo dziękuję, właśnie mi o to chodziło. Panie przewodniczący, wniosek pana ministra Polaczka był, po pierwsze – dalej idący, a po drugie – złożony przed moim wnioskiem.

W związku z tym powinien być rozpatrywany jako pierwszy. W zależności od tego, jak będzie, bo być może, powiedziałabym, nie ma już sensu moje pytanie, bo może państwo jednak przychylicie się do tego wniosku, który zresztą uważam za bardzo słuszny. Zdając sobie sprawę z tego, jak wyglądają ramy czasowe, ja zgłaszałam zupełnie inne kwestie i mogę w tej chwili się wstrzymać, poczekać na rezultat głosowania pierwszego wniosku, czyli wniosku pana ministra Polaczka. Sądzę, że to jest dopuszczalne przez legislatorów.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To rozumiem, że pani wycofuje ten wniosek?

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Nie, ja nie wycofuję, ja go złożyłam, ale najpierw głosujemy dalej idący, złożony w pierwszej kolejności.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Moim zdaniem, pani wniosek należy rozpatrywać w trakcie pierwszego czytania a wniosek pana posła Polaczka należy rozpatrywać po zakończeniu pierwszego czytania. To jest zasadnicza różnica. Panie mecenasie, proszę bardzo.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Przemysław Sadłoń:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, Przemysław Sadłoń, Biuro Legislacyjne. W trakcie dyskusji zostały rzeczywiście złożone dwa wnioski, jeden z wniosków złożył pan poseł Polaczek, drugi wniosek złożyła pani poseł Fotyga. Są to jednak wnioski o różnym charakterze. Wniosek pana posła Polaczka jest to wniosek merytoryczny, wniosek o zawarcie w sprawozdaniu Komisji wniosku o odrzucenie projektu z druku 1252, natomiast wniosek pani poseł Fotygi należy traktować jako wniosek w sprawie proceduralnej. W odniesieniu do takich wniosków na podstawie art. 163a ust. 2 Komisja powinna rozstrzygać niezwłocznie. A więc konkluzja mojej wypowiedzi będzie następująca: w związku z tym, że wniosek pani poseł Fotygi jest wnioskiem proceduralnym, o jego rozstrzygnięciu Komisja powinna zdecydować jak najszybciej, niezwłocznie, w trakcie pierwszego czytania. Natomiast z rozstrzygnięciem wniosku pana posła Polaczka Komisja musi się wstrzymać do momentu zakończenia pierwszego czytania i dopiero, po przejściu do szczegółowego rozpatrywania, będzie on mógł zostać rozstrzygnięty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, jeżeli pani poseł Fotyga pozwoli, to udzielę głosu jeszcze panu posłowi Naimskiemu. Proszę.

Poseł Piotr Naimski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, pani minister, panie ministrze. Z tego, co tutaj usłyszeliśmy i z informacji, którą uzyskaliśmy na piśmie, w zasadzie wynika, że umowa, którą mamy ratyfikować, jest umową niejako ratunkową. Polska jest zobowiązana do utworzenia FAB-u, okazało się, że polscy negocjatorzy nie byli w stanie przystąpić do FAB-u, który byłby dla Polski korzystny, w związku z tym szuka się rozwiązania. Tym rozwiązaniem ma być FAB utworzony z Litwą i jedną piątą Polski.

Otóż, chciałem zadać proste pytanie: co się dzieje, jakie mają państwo plany wobec czterech piątych obszaru powietrznego Polski? Czy te cztery piąte obszaru powietrznego Polski znajdą się w innym FAB-ie? Czy może będą FAB-em niezależnym? Czy może to będzie czarna dziura w przestrzeni europejskiej w postaci czterech piątych Polski? To uważam za proste pytanie i oczekuję na to pytanie prostej odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Przechodzimy do rozstrzygnięcia wniosku pani poseł Fotygi. Bardzo prosiłbym o sprecyzowanie, kogo mielibyśmy w przypadku przyjęcia pani propozycji zaprosić na wspólne posiedzenie Komisji? Proszę bardzo.

Poseł Anna Fotyga (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panowie przewodniczący, państwo ministrowie, szanowni państwo. Sądzę, że jest tryb legislacyjny, również mieszczący się w zakresie prawa unijnego, w którym funkcjonuje procedura odwoławcza. Jeżeli mamy do czynienia

z przymusem legislacyjnym, który nie był możliwy do wykonania w sposób zapewniający realizację polskich interesów, bo akurat partnerzy nie chcieli się zgodzić, to sądzę, że są przesłanki prawne do uchylenia takiego przymusu legislacyjnego. Z całej debaty wynika w zasadzie jedyny argument, który był argumentem, powiedziałabym, twardym w tej dyskusji, taki, że to musimy zrobić, ponieważ prawo unijne, prawo wtórne Unii Europejskiej, nas do tego zobowiązuje. Przypominam, że jest orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego, które pozwala zaskarżyć do Trybunału Konstytucyjnego w Polsce niezgodność aktów prawa wtórnego Unii Europejskiej z konstytucją. W mojej ocenie te akty prawne, ten pakiet, jest niezgodny z polską konstytucją, w której są bardzo określone postanowienia dotyczące ochrony terytorium kraju, w tym ochrony powietrznej kraju. Przynajmniej taka kwestia powinna być rozważona. To jest jedna sprawa.

Bardzo bym prosiła o obecność przedstawicieli, myślę, że wysokich, Departamentu Prawno-Traktatowego. Są tam osoby kompetentne, które będą na poziomie eksperckim nas w stanie o tym poinformować. Ale nie tylko, chciałabym obecności ministra spraw zagranicznych, albo konstytucyjnego, czyli osoby, która pełni tę funkcję konstytucyjnie, albo jego wysokich przedstawicieli, to znaczy minimum podsekretarza stanu. I chciałabym osobę, która jest w stanie w sposób kompetentny omawiać scenariusze związane z realizacją prawa unijnego, bo w tej chwili nikt spośród moich rozmówców nie przekonał mnie. Jak powiedziałam, usłyszałam jeden argument, że musimy, bo są takie akty prawa wtórnego Unii Europejskiej. A prawo Unii Europejskiej pozwala na szereg innych procedur. Przypominam, że jest również Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, do którego państwo może się odwoływać od bardzo wielu postanowień, które są niezgodne z jego interesami, bądź z traktatami unijnymi. A na mocy traktatów unijnych, przypominam, Traktatu Lizbońskiego, jest wynegocjowany przez Polskę postulat, który mówi o tym, że bezpieczeństwo wewnętrzne kraju jest wyłączną kompetencją państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Przechodzimy do rozstrzygnięcia. Oczywiście, będziemy głosować.

Kto z pań i panów posłów jest za wnioskiem pani poseł Fotygi, aby przerwać prace nad tym projektem i poprosić osoby, które wymieniła, na posiedzenie, w celu uzyskania odpowiedniej informacji?

Proszę bardzo, kto jest za tym wnioskiem? (19) Kto jest przeciw? (21) Kto się wstrzymał? (0) Dziękuję bardzo, w wyniku głosowania wniosek nie uzyskał akceptacji większości posłów.

Na tym kończymy pierwsze czytanie projektu zawartego…

Głos z sali:

Ale, panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ale, szanowni państwo, na tym kończymy pierwsze czytanie. No, proszę zrozumieć. Tak, doskonale znacie procedurę. W trakcie pierwszego czytania nie padł wniosek o wysłuchanie publiczne. Natomiast zgłoszono dwa wnioski, jeden zgłosił pan poseł Polaczek, drugi pan poseł Litwiński. Dalej idącym wnioskiem oczywiście jest wniosek pana posła Polaczka.

Teraz głosujemy wniosek o negatywne zaopiniowanie projektu i odrzucenie. Proszę bardzo, kto jest za tym wnioskiem? (18) Kto jest przeciw? (21) Kto się wstrzymał? (1) Przy dwudziestu jeden głosach przeciwnych, osiemnastu za i jednym wstrzymującym zdecydowaliśmy, że wniosek ten nie uzyskał akceptacji.

Został również zgłoszony wniosek pana posła Litwińskiego o przejście do szczegółowej analizy projektu. Też głosujemy ten wniosek.

Kto jest za przejściem do szczegółowej analizy projektu? (21) Kto jest przeciw? (18) Kto się wstrzymał? (0) Wniosek uzyskał akceptację wspólnie obradujących Komisji. Przechodzimy do szczegółowej analizy projektu.

Czy są uwagi do tytułu ustawy zawartego w projekcie? Nie ma uwag. Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia? Nie ma sprzeciwu. Tytuł został przyjęty.

Art. 1, proszę bardzo. Nie widzę zgłoszeń, nie widzę sprzeciwu. Art. 1 został przyjęty.

Art. 2? Również bez sprzeciwu zostaje przyjęty.

Czy jest sprzeciw wobec propozycji przyjęcia całego projektu ustawy?

Głos z sali:

Sprzeciw.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze, głosujemy teraz.

Kto jest za przyjęciem całości ustawy? (22) Kto jest przeciw? (15) Kto wstrzymał się od głosu? (0)

Wspólnie obradujące Komisje zdecydowały o pozytywnym zaopiniowaniu projektu zawartego w druku 1252. Proponuję, żeby posłem sprawozdawcą został pan poseł Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Nie, bardzo serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Bodio, w takim razie. Proponuję, żeby pan poseł Bodio został sprawozdawcą. Czy pan poseł wyraża zgodę?

Poseł Bartłomiej Bodio (niez.):

Tak, wyrażam.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy są inne zgłoszenia? Nie ma. Jest akceptacja. Na tym kończymy posiedzenie Komisji: Spraw Zagranicznych i Infrastruktury. Dziękuję bardzo.